

Vergaderjaar 2014–2015

33 997

Vliegcramp MH17

Nr. 22

**BRIEF VAN DE MINISTERS VAN VEILIGHEID EN JUSTITIE, VAN
BUITENLANDSE ZAKEN EN VAN DEFENSIE**

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 27 oktober 2014

Hierbij bieden wij u de antwoorden aan op de vragen die zijn gesteld door de vaste Kamercommissie voor Buitenlandse Zaken, bij het algemeen overleg MH-17, d.d. 15 oktober. Deze antwoorden dienen als inbreng voor het vervolg van dit AO (tweede termijn).

De vragen worden beantwoord in de volgorde waarin zij door uw leden zijn gesteld. In de beantwoording van de vragen wordt tevens ingegaan op het aanvullende verzoek van uw Kamer om te reageren op berichten in de Duitse media. Ook komt de Minister van Veiligheid en Justitie terug op uw verzoek om navraag te doen naar de logboeken van de Oekraïense rampendienst SES (toezegging).

In deze brief informeren wij uw Kamer tevens over de voortgang in het identificatieproces en gaan wij in op de mogelijke gezondheidsrisico's voor het bij de repatriëringsmissie betrokken personeel.

De Minister van Veiligheid en Justitie,
I.W. Opstelten

De Minister van Buitenlandse Zaken,
A.G. Koenders

De Minister van Defensie,
J.A. Hennis-Plasschaert

Vraag 1:

Kunt u toezeggen dat extra wordt ingezet op mogelijkheden om toegang te verkrijgen tot het rampgebied, eventueel via VN.

Antwoord 1:

Het kabinet heeft vanaf het begin op alle mogelijke manieren ingezet op het verkrijgen van toegang tot het rampgebied. Dat rampgebied staat zoals bekend niet onder controle van de Oekraïense overheid en er is steeds sprake geweest van een fluïde veiligheidssituatie vanwege gevechten tussen de Oekraïense regeringstroepen en pro-Russische separatisten, alsmede van een grote militaire aanwezigheid van Russische troepen aan de grens met Oost-Oekraïne.

In alle relevante internationale contacten en fora is consequent opgeroepen tot het mogelijk maken van toegang tot het rampgebied: via de VN, de OVSE, de EU en bilateraal. De op 21 juli 2014 aangenomen VNVR resolutie 2166 roept de strijdende partijen op toegang tot de rampplek te verlenen.

Het sinds 5 september van kracht zijnde staakt-het-vuren heeft de veiligheidssituatie helaas nog niet zodanig verbeterd dat terugkeer van de repatriëringsmissie naar het rampgebied mogelijk is. Daarom zet de interim- missie in op alternatieve manieren om zo veel mogelijke persoonlijke bezittingen te verzamelen, terwijl men ondertussen paraat blijft om, als de veiligheidssituatie dit toelaat, terug te keren met de repatriëringsmissie naar het rampgebied. De OVSE Special Monitoring Mission (OVSE-SMM) speelt een belangrijke rol vanwege hun contacten met relevante lokale actoren, die de interim--missie kunnen ondersteunen bij alternatieve manieren om zoveel mogelijk te repatriëren. De OVSE-SMM is ook belast met de monitoring van het staakt-het-vuren. Het Kabinet acht het niet opportuun om een discussie te entameren over een eventuele additionele VN-missie naar het rampgebied naast de reeds actieve OVSE-SMM. De kans dat hierover in de VN-Veiligheidsraad overeenstemming bereikt kan worden, is bovendien minimaal.

Vraag 2:

Hoe kwalificeert het kabinet hetgeen gebeurd is? Het woord raket komt niet voor in het OVV-rapport, terwijl al wel gesproken wordt van de «downing» van vlucht MH-17.

Antwoord 2:

Het Kabinet kan niet vooruitlopen op de conclusies uit de twee onafhankelijke, internationale onderzoeken naar de toedracht door de Onderzoeksraad voor Veiligheid (OVV) en het strafrechtelijk onderzoek onder leiding van het OM. In het eerste bevindingenrapport van de OVV spreken zij over een impact met hoog energetisch materiaal. Zoals wij eerder in de stand van zakenbrief MH17 van 24 juli aan uw Kamer hebben gemeld, lijken de bewijzen zich op te stapelen dat het vliegtuig met een raket is neergehaald. Dat kunnen we nu niet met zekerheid zeggen, daarvoor moeten we de definitieve rapporten afwachten.

Ook in de Duitse media werd gesproken van een raketinslag en die conclusie zou zijn gebaseerd op beschikbare satellietbeelden. Het is van belang om zorgvuldig te onderzoeken of daarvan daadwerkelijk sprake was. Het leveren van onomstotelijk bewijs is een langdurig proces en kost tijd. Het is verleidelijk te speculeren over de toedracht van de ramp, maar juist de Nederlandse regering kan dat niet doen. Nederland leidt de internationale onderzoeken naar de toedracht van de ramp en het strafrechtelijke onderzoek en kan geen conclusies trekken zonder de onafhankelijkheid van de officiële onderzoeken aan te tasten.

De conclusies zoals gemeld door Der Spiegel zijn dan ook geheel voor rekening van Der Spiegel. Scenario's op basis van inlichtingen en open bronnen, waaronder het rapport van de OVV, kan en mag men niet gelijk

stellen aan een deskundig technisch onderzoek dat een rechterlijke toets kan doorstaan.

Het OM heeft eerder aangegeven dat in het onderzoek sprake was van vier mogelijke scenario's die nader onderzocht werden: een ongeluk, een terroristische aanslag van binnenuit het vliegtuig, een aanslag vanaf de grond dan wel een aanslag vanuit de lucht. Inmiddels meldt het OM dat, mede op basis van het eerste bevindingenrapport van de OVV, twee van die vier eerdere scenario's (ongeluk en terroristische aanslag) niet waarschijnlijk lijken. Het verdere onderzoek richt zich derhalve primair op de scenario's een aanslag vanaf de grond dan wel een aanslag vanuit de lucht.

Vraag 3:

Bent u het eens dat de evaluatie onafhankelijk zou moeten zijn?

Antwoord 3:

Ja, de evaluatie zal onafhankelijk worden uitgevoerd door het Wetenschappelijk Onderzoek- en Documentatie Centrum (WODC). De opdracht wordt met u gedeeld in de volgende stand van zakenbrief MH17, zoals verzocht tijdens het AO van 15 oktober. De evaluatie richt zich op de periode dat de interdepartementale crisisstructuur van kracht was (tot het moment dat de crisisstructuur werd teruggebracht tot de projectorganisatie MH17). Op dit moment zijn de verschillende departementen bezig met hun eigen, interne evaluaties die als input dienen voor de onafhankelijke en interdepartementale evaluatie.

Vraag 4:

Waar zijn de wrakstukken die wel geborgen zijn? Hoe worden wrakstukken op het terrein veilig gesteld en waar bewaard? Zijn hier onderhandelingen met de OVSE over gaande?

Antwoord 4:

Op dit moment zijn nog geen grote wrakstukken geborgen. Wel zijn er metaaldelen van de rampplek meegenomen (bijvoorbeeld kleinere vliegtuigonderdelen), omdat die waren vermengd met stoffelijke overschotten en persoonlijke bezittingen. Ook zijn bij het forensische onderzoek in de lichamen van de piloten metalen deeltjes aangetroffen. Deze delen zijn na het identificatieproces in Hilversum inmiddels terecht gekomen bij de experts. Onder meer wordt onderzocht of de metalen deeltjes ook afkomstig kunnen zijn van buiten het vliegtuig.

Dat de grote wrakstukken nog niet eerder zijn teruggehaald komt omdat de eerste prioriteit van de missie is en blijft de repatriëring van stoffelijke overschotten en persoonlijke bezittingen.

Voor het terughalen van de wrakstukken is toegang tot het rampgebied essentieel. Hiervoor dient medewerking verkregen te worden van de separatisten die het gebied controleren. De interim-missie verkent via de OVSE op dit moment de mogelijkheden hiertoe. Er is een voorlopig plan gemaakt, waarin de mogelijkheid wordt beschreven dat in opdracht van de OVV wrakstukken met hulp van Defensie door «private contractors» of lokale ondernemers worden weggehaald en vervolgens naar Nederland gebracht. Dit gebeurt binnen de afspraken en in overleg met betrokken partijen. Het is niet uitgesloten dat er tijdens deze bergingswerkzaamheden ook stoffelijke resten en persoonlijke eigendommen worden aangetroffen op de crashsite, die door het wegvallen van de vegetatie zichtbaar zijn geworden. Het verzamelen van de eventueel aan te treffen stoffelijke resten zal uit veiligheidsoverwegingen zo veel als mogelijk worden gecombineerd met bovenstaande bergingswerkzaamheden. Daarbij zullen 1 of 2 Nederlandse forensische experts dan aanwezig zijn. Het bergen van aangetroffen resten zal volgens richtlijnen, protocollen en

onder toezicht van het Landelijk Team Forensische Opsporing (LTFO) geschieden.

Vraag 5:

Non-disclosure. Is de openbaarmaking van het onderzoek naar de toedracht en het strafrechtelijk onderzoek door één van de landen uit te sluiten?

Antwoord 5:

De OVV heeft de leiding over het internationale onderzoek naar de toedracht van de vliegcrash met de MH17 en beslist wat uiteindelijk wordt gepubliceerd. Het onderzoek wordt conform het ICAO-verdrag uitgevoerd. Slechts het eindrapport van de OVV is dan ook bepalend. Geen van de landen heeft een veto op de eindconclusies, dat is aan de OVV. In het strafrechtelijk onderzoek zijn de landen die bij het Joint Investigation Team (JIT) betrokken zijn, met elkaar een samenwerkingsverband aangegaan, met als doel de waarheid boven tafel te krijgen. Daarbij is afgesproken om gezamenlijk op te trekken en terughoudend te zijn met het naar buiten brengen van informatie uit het onderzoek. Het kabinet heeft geen enkele aanleiding om te veronderstellen dat de autoriteiten van een van de getroffen landen zich niet aan de afspraken houden. Er bestaat een grote samenwerkingsbereidheid.

Vraag 6:

Zijn de logboeken van de SES in uw bezit?

Antwoord 6:

Alle informatie die door de SES is gedocumenteerd over de initiële zoekactie is door tussenkomst van de OVSE aan ons overlegd. De informatie beschrijft de zoekactie in de eerste dagen na de ramp; hoe er is gezocht, waar is gezocht, met hoeveel mensen en met het soort en aantal middelen. De verslagen bevatten ook het kaartmateriaal dat wij eerder aan uw Kamer hebben overlegd. Dat geldt ook voor het rapport dat via RTL Nieuws is gepubliceerd. Zoals eerder gemeld wordt in deze verslagen en kaarten het doorzochte gebied aangeduid, maar zijn de aangetroffen stoffelijke resten, persoonlijke bezittingen of wrakstukken niet op de kaarten gemarkeerd.

De Minister van Veiligheid en Justitie is hiermee ingegaan op uw verzoek om navraag te doen naar de logboeken van de Oekraïense rampendienst SES (toezegging uit het AO MH17 van 15 oktober).

Vraag 7:

Uit de verkregen kaarten blijkt dat in een deel van het gebied ook niet door SES is gezocht. Gaat u of de SES hier nog naartoe?

Antwoord 7:

Vanwege de veiligheidssituatie is het niet mogelijk geweest om het gehele gebied te doorzoeken in de eerste zoeksessie direct na de ramp. Die situatie is onveranderd. Op maandag 13 oktober heeft ook de SES vanwege de slechte veiligheidssituatie slechts in een deel van het rampgebied persoonlijke bezittingen en bagage kunnen ophalen. De SES is van mening dat, gelet op de veiligheidssituatie, op 13 oktober het meest haalbare is gedaan. Zodra de mogelijkheid zich voordoet, zal het zoeken en ophalen worden voortgezet.

Vraag 8:

Zijn satellietgegevens van 10 minuten voor tot 10 minuten na de ramp in het bezit van de onderzoekers?

Antwoord 8:

Het is wenselijk dat het OM aanvullend materiaal verkrijgt vanuit de Verenigde Staten ten behoeve van het strafrechtelijke onderzoek. Dit neemt tijd in beslag, omdat het binnen de Amerikaanse wetgeving juridisch gecompliceerd is om inlichtingen over te dragen naar het strafrecht. Het OM heeft er alle vertrouwen in tijdens het relevante materiaal te verkrijgen.

Op de vraag over welke specifieke en gedetailleerde informatie wij beschikken, doet het Kabinet op dit moment verder geen mededelingen. Zoals gebruikelijk worden alle bronnen benut die in een strafrechtelijk onderzoek aan waarheidsvinding kunnen bijdragen. Het OM moet in alle vertrouwelijkheid kunnen beoordelen en bepalen welke informatie bruikbaar is als bewijs. Bovendien leidt Nederland het internationale onderzoek naar de toedracht. Dat maakt het des te dringender om zorgvuldig te zijn. Op dit moment informatie uitbrengen over inlichtingenbronnen, voedt alleen de speculaties verder en is niet opportuun voor de leidende rol die Nederland heeft in het strafrechtelijk onderzoek. Ditzelfde geldt voor informatie in het onderzoek naar de toedracht door de OVV. Het trekken van conclusies is straks aan de OVV en het OM. Dat kost tijd en moet zorgvuldig gebeuren, zie ook het antwoord op vraag 2.

In de komende periode zal het OM wel, anders dan gebruikelijk is in lopende onderzoeken, op verschillende momenten in het proces informatie geven over de voortgang van het onderzoek, voor zover het de opsporing niet schaadt. Hiertoe is besloten vanwege het grote belang van dit internationale onderzoek en vanwege de behoefte van de nabestaanden aan informatie.

Vraag 9:

Er waren aanwijzingen voor onveiligheid van het luchtruim. Wie heeft NOTAM bericht ontvangen in NL? Welke landen hebben actie ondernomen. Wie hadden die informatie onder ogen?

Antwoord 9:

Zoals het rapport van de OVV ¹ aangeeft, was ten tijde van de ramp met de MH17 het NOTAM bericht (*Notice to Airmen*) van kracht dat de toegang tot een deel van het Oost-Oekraïense luchtruim beneden 9,7km (*flight level* 320) niet toestond als gevolg van vijandelijkheden tussen gewapende groeperingen en de Oekraïense strijdkrachten. Vlucht MH17 vloog op 10 km hoogte (*flight level* 330) in het genoemde deel van het Oekraïense luchtruim waarvoor geen beperkingen golden en boven het voor internationale overvliegende verkeersvluchten gesloten luchtruim, zoals vermeld in de meest recente NOTAM. Dit bericht was uitgevaardigd door de Oekraïense luchtverkeersleiding en dit bericht was ook beschikbaar via een website van Eurocontrol die door iedereen kan worden ingezien. Luchtvaartmaatschappijen gebruikten deze informatie dan ook bij het opstellen van hun vluchtplannen. Momenteel wordt gezien of dit NOTAM systeem beter kan worden ingezet (zie ook antwoord op vraag 10).

Vraag 10:

Zou de berichtgeving ten aanzien van de luchtruimveiligheid ook via andere bronnen kunnen, zodat die informatie niet per land afhankelijk is?

Antwoord 10:

Informatie over de luchtruimveiligheid van een land wordt door het desbetreffende land bekend gemaakt via de zogenaamde NOTAM

¹ Rapport van eerste bevindingen over de crash van Malaysia Airlines Boeing 777-200 vlucht MH17, Onderzoeksraad voor Veiligheid, Den Haag, september 2014

berichten (*Notice to Airmen*). Ook kunnen andere landen informatie over het luchtruim van dit betreffende land via NOTAM's bekendmaken aan hun luchtvaartmaatschappijen.

De *Federal Aviation Authority* doet dit bijvoorbeeld aan Amerikaanse luchtvaartmaatschappijen. In Europa worden de NOTAM's over Europese landen en aangrenzende gebieden verzameld bij Eurocontrol. Die informatie kan via een website door iedereen worden ingezien. Luchtvaartmaatschappijen gebruiken deze informatie bij het opstellen van hun vluchtplannen.

Onder leiding van ICAO (Internationale Burgerluchtvaartorganisatie) wordt momenteel ook bezien welke mogelijkheden er zijn om het beleid met betrekking tot het vliegen over conflictgebieden te herzien. De vraag welke bronnen hoe en door wie kunnen worden benut komt daarbij nadrukkelijk aan de orde. Dat geldt ook voor de vraag hoe het NOTAM systeem beter kan worden ingezet voor het verspreiden van belangrijke en urgente risico-informatie over het luchtruim in conflictgebieden, zodat van de genoemde afhankelijkheid geen sprake meer kan zijn. Daarnaast wordt een proef gestart voor het creëren van een centraal systeem dat in staat is om snel en adequaat risico-informatie over conflictgebieden te verspreiden.

Het werkprogramma met de voorgestelde uit te werken verbetermaatregelen zal ter besluitvorming worden voorgelegd aan de ICAO Council die van 27 oktober tot 14 november plaatsvindt.

Vraag 11:

Zijn alle beschikbare inlichtingen (met name ook uit het buitenland) in het bezit van de OVV?

Antwoord 11:

De OVV kan in het belang van het onderzoek geen inzicht geven in de status en inhoud van de beschikbare onderzoeksinformatie.

Vraag 12:

Staat ten behoeve van het strafrechtelijk onderzoek, de route naar het internationaal strafhof nog open?

Antwoord 12:

Die route ligt niet voor de hand. Ingevolge het complementariteitsbeginsel van het Statuut van het Internationaal Strafhof kan een zaak alleen voor het Hof worden gebracht als de betrokken landen zelf niet kunnen en willen overgaan tot vervolging en berechting. Ten aanzien van de ramp met vlucht MH17 hebben tenminste 12 landen de mogelijkheid om rechtsmacht uit te oefenen. Dat kan op basis van de plaats delict, de nationaliteit van de mogelijke verdachte, de nationaliteit van de slachtoffers en de registratie van het vliegtuig. Het ligt niet voor de hand dat geen van deze landen over zal kunnen of willen gaan tot vervolging en berechting.

Daarnaast zijn er verschillende voorwaarden die bepalend zijn voor de uitoefening van rechtsmacht door het Strafhof. Een van deze voorwaarden is dat tenminste de staat op het grondgebied waarvan de misdrijven zijn gepleegd (of de staat van registratie van het luchtvaartuig als de misdrijven aan boord van een luchtvaartuig zijn gepleegd) of de staat van de nationaliteit van de daders partij is bij het Statuut van Rome, of de rechtsmacht van het Strafhof voor specifieke misdrijven heeft aanvaard. Noch Oekraïne, op wiens grondgebied de ramp is gebeurd, noch Maleisië, de staat van registratie van het luchtvaartuig, hebben het Statuut van Rome geratificeerd. Oekraïne heeft de rechtsmacht van het Strafhof wel aanvaard, maar alleen voor misdrijven die tussen november 2013 en februari 2014 zijn gepleegd. De mogelijke nationaliteit van de daders is tot nu toe niet bekend. Deze voorwaarde geldt niet in het geval

van een doorverwijzing door de VNVR in een resolutie onder hoofdstuk VII van het VN-Handvest, maar dat is niet aan de orde.

Vraag 13:

Kunnen passagiers zelf informatie zoeken over de veiligheid van het luchtruim?

Antwoord 13:

Het kabinet deelt de opvatting van de Kamer dat het van groot belang is dat een goede informatievoorziening richting passagiers met betrekking tot het vliegen over conflictgebieden bestaat.

Volgens het Verdrag van Montreal zijn luchtvaartmaatschappijen verplicht passagiers te informeren over de plaatsen van aankomst en vertrek.

Echter, er bestaat geen verplichting passagiers actief te informeren over de vliegroute of gebieden die worden vermeden.

Momenteel wordt door de ICAO Task Force bekeken hoe het verkrijgen en delen van informatie over conflictgebieden kan worden verbeterd.

Nederland heeft het onderwerp ook actief ingebracht bij de besprekingen in de ICAO Task Force. Dit heeft geleid tot een initiatief vanuit de luchtvaartsector waarbij in internationaal verband best practices in kaart worden gebracht met betrekking tot informatievoorziening aan passagiers over de vliegroute. Het kabinet volgt de voortgang van dit initiatief nauwgezet en zal u over de uitkomst informeren.

Op nationaal niveau doet de OVV onderzoek naar verantwoordelijkheden in het luchtruim. De OVV streeft ernaar in juli 2015 een eindrapport op te leveren.

Vraag 14:

Zijn er afspraken ten aanzien van vliegbewegingen boven bepaalde gebieden?

Antwoord 14:

Elk land heeft de soevereiniteit over het luchtruim dat zich boven zijn territorium bevindt. Dit betekent dat het desbetreffende land ook verantwoordelijk is voor de veiligheid van dat luchtruim en dit eventueel kan sluiten indien dit noodzakelijk wordt geacht. Als een luchtruim door de nationale autoriteiten van het betreffende land is opengesteld, is het uiteindelijk aan de luchtvaartmaatschappij om te besluiten of van het luchtruim gebruik wordt gemaakt.

Voordat een vlucht wordt uitgevoerd dient de luchtvaartmaatschappij een vluchtplan in waarin wordt aangegeven op welke route en op welk tijdstip men wil vliegen. Eurocontrol controleert voor Europa of een ingediend vluchtplan uitgevoerd kan worden, rekening houdend met de beschikbaarheid van het luchtruim en de vliegroutes. Als het vluchtplan past bij de beschikbaarheid, dan accepteert Eurocontrol het vluchtplan en daarmee kan de luchtvaartmaatschappij de vlucht via de gevraagde route uitvoeren. Mocht het vluchtplan een route bevatten door een gesloten luchtruim, dan wordt het vluchtplan geweigerd bij de controle door Eurocontrol en zal de luchtvaartmaatschappij een nieuw vluchtplan moeten indienen met daarin een alternatieve route die past bij de beschikbaarheid.

Vraag 15:

Schadevergoeding nabestaanden: kan de Minister van Veiligheid en Justitie een rol spelen richting nabestaanden bij geschillen over schadevergoedingen met luchtvaartmaatschappijen en verzekeringsmaatschappijen?

Antwoord 15:

De Minister van Veiligheid en Justitie zal zijn best doen waar mogelijk de nabestaanden te faciliteren, via Slachtofferhulp Nederland. Men moet er echter op bedacht zijn dat de schadevergoeding een kwestie is tussen private partijen waar in beginsel geen rol is voor tussenkomst van de Minister. Er gelden rechtsregels tussen partijen en er staat een rechtsgang open naar een onafhankelijke rechter. Er is ook een initiatief van de nabestaanden zelf. Zij gaan bekijken door wie ze zich juridisch laten ondersteunen. Slachtofferhulp Nederland begeleidt de nabestaanden hierbij.

Vraag 16:

Is een tussenmissie mogelijk zolang we niet kunnen terugkeren naar het gebied?

Antwoord 16:

Sinds de beslissing van het kabinet op 6 augustus om vanwege de slechte veiligheidsomstandigheden de repatriëringsmissie stop te zetten, is de interim--missie actief. Deze is aanwezig in Kiev en Kharkiv. De interim--missie onderhoudt contacten met de centrale autoriteiten in Kiev, de lokale bevolking, de lokale autoriteiten in en rondom het rampgebied en de OVSE-SMM. Daarnaast is de missie verantwoordelijk voor het beheer en – mocht dat nodig zijn – de deugdelijke opslag (gedurende de winter) van het in Kharkiv aanwezige materieel.

De missie is via de OVSE ook in gesprek met de lokale SES, die eerder een belangrijke rol speelde bij het bergen van de stoffelijke resten van de slachtoffers en bij het inzamelen van de persoonlijke eigendommen en bagage.

Het is nu eind oktober. Gedurende de maand november neemt de kans op sneeuwval snel toe, waardoor hervatting van de repatriëringsmissie als de veiligheidssituatie dat al toestaat, vermoedelijk pas weer in het voorjaar in overweging kan worden genomen. Niettemin staan Defensie en andere partners nog steeds klaar om, tot de winter echt invalt, de missie te hervatten.

Mocht de repatriëringsmissie niet voor het invallen van de winter kunnen worden hervat, dan zal Defensie samen met de Nationale Politie en ondersteund door Buitenlandse Zaken zorgen voor een winterpresentie in Kharkiv. Doel van deze presentie is een aantal taken te vervullen die de interim--missie nu vervult (contacten met bevolking, autoriteiten en OVSE) en tevens er voor te zorgen dat de repatriëringsmissie snel kan worden hervat als de omstandigheden dat toelaten.

Vraag 17:

Kan de regering op beide onderzoeken een tussentijds rapport publiceren na een half jaar?

Antwoord 17:

Het onderzoek naar de toedracht van de vliegramp met de MH17 betreft een onafhankelijk onderzoek, dat wordt uitgevoerd door de OVV. De OVV heeft op 9 september jl. een rapport met eerste bevindingen gepubliceerd en streeft ernaar in juli 2015 een eindrapport op te leveren.

Het strafrechtelijk onderzoek is zeer complex en uitgebreid. Dat maakt het niet mogelijk toe te zeggen dat over een half jaar hierover bevindingen naar buiten kunnen worden gebracht. Zo lang een strafrechtelijk onderzoek loopt, wordt inhoudelijke informatie met betrekking tot (de bevindingen van) dat onderzoek in de regel niet in de openbaarheid gebracht, omdat dit het onderzoek schade kan berokkenen. In dit specifieke geval heeft het OM bepaald om, vanwege het grote belang van het onderzoek en de behoefte van nabestaanden aan informatie, op verschillende momenten in het proces informatie te geven over de voortgang van het onderzoek.

Vraag 18:

In welke mate is Nederland in staat om (internationaal) zijn rol waar te maken als eindverantwoordelijke voor alle onderzoeken?

Antwoord 18:

De OVV heeft de leiding over het internationale onderzoek naar de toedracht van de vliegcrash met de MH17. Het onderzoek wordt conform het ICAO-verdrag uitgevoerd.

Nederland heeft vanuit de meeste slachtoffers te betreuen. Om die reden nam en kreeg Nederland het voortouw bij de coördinatie van de strafrechtelijke samenwerking tussen de getroffen landen. Dit houdt in dat het OM de dagelijkse leiding heeft over het gemeenschappelijke, internationale opsporingsteam (het JIT).

Gezien de uitstekende staat van dienst, de bewezen onafhankelijkheid en de grote mate van expertise aanwezig bij zowel het OM als de OVV, is Nederland in staat de verantwoordelijkheid te dragen voor beide onderzoeken. Juist om deze rol te kunnen waarmaken, is het van belang vooral niet te speculeren en niet vooruit te lopen op de conclusies van de onderzoeken.

Vraag 19:

Wat is de rol van het Kabinet nog bij het onderzoek naar de toedracht?

Antwoord 19:

De OVV voert onafhankelijk onderzoek uit. Het Kabinet heeft geen rol in het onderzoek, omdat de opdracht tot dit internationale onderzoek niet afkomstig is van het Kabinet, maar conform het Burgerluchtvaartverdrag (1944) en de daarbij behorende Annex 13 wordt uitgevoerd. Het onderzoek werd op 23 juli 2014 door Oekraïne aan de OVV overgedragen en de OVV heeft daardoor de verdere leiding over het onderzoek.

Vraag 20:

Is bij de nationale herdenking ook ruimte voor invloed van god en het geloof?

Antwoord 20:

Er komen in de ceremonie geen nadrukkelijke religieuze uitingen terug, vanwege de grote diversiteit aan achtergronden van de slachtoffers en nabestaanden.

Wel zal bij het informele samenzijn na de ceremonie, waarbij tevens Z.M. de Koning en H.M. de Koningin aanwezig zijn, pastorale zorg aanwezig zijn voor wie dit wenst. Voor deze pastorale zorg wordt een beroep gedaan op de meest betrokken geloofsstromen van slachtoffers en nabestaanden. Voor dit gedeelte van het programma worden ook een stilte- en een gebedsruimte ingericht.

In aanvulling op de hierboven gegeven antwoorden willen wij u nog informeren over de voortgang van het identificatieproces en de mogelijke gezondheidsrisico's voor het bij de repatriëringsmissie betrokken personeel.

Voortgang identificatieproces

Sinds 17 juli 2014 is het LTFO bezig met de identificatie van de 298 omgekomen slachtoffers van de vliegcrash met MH17. Inmiddels zijn 284 slachtoffers geïdentificeerd op basis van tandstatus, vingerafdrukken of DNA. Het identificatieonderzoek van de laatste slachtoffers is op dit moment in een fase gekomen dat identificatie steeds moeilijker is. Dit komt doordat de benodigde indicatoren (waaronder DNA) om tot een

identificatie te komen in onvoldoende mate aanwezig zijn op de niet geïdentificeerde lichamen en lichaamsdelen. Op dit moment is van 14 slachtoffers de identiteit nog niet vastgesteld. Van 9 vermisten is nog geen DNA gevonden op de aanwezige lichaamsdelen, van 5 vermisten is wel DNA aangetroffen, maar is het niet zeker of op basis hiervan identificatie kan geschieden. De directe nabestaanden zijn hierover geïnformeerd. Het is mogelijk dat van deze 9 vermisten alsnog informatie beschikbaar komt van de lichaamsdelen waar nu nog geen bruikbaar DNA-profiel van is. Of en wanneer die informatie beschikbaar kan komen is op dit moment nog niet te zeggen. Het is ook mogelijk dat de lichamen en/of lichaamsdelen van deze vermisten niet geborgen zijn op de rampplek.

Gezondheidsrisico's personeel repatriëringsmissie

Defensie en alle betrokken partners houden continu de mogelijke risico's voor haar personeel in de gaten om te controleren of maatregelen voldoen of dat er zo nodig aanvullende maatregelen benodigd zijn. Vanwege het reële risico op mogelijke blootstelling aan gevaarlijke stoffen, zijn direct beschermende maatregelen getroffen zoals het dragen van mondkapjes en handschoenen, en stringent advies voor de omgang met gevaarlijke stoffen. Dit alles om de gezondheidsrisico's te beperken. Het Coördinatiecentrum Expertise Arbeidsomstandigheden en Gezondheidszorg (CEAG) is gevraagd de situatie te beoordelen en heeft onderzoek verricht naar mogelijke gezondheidsrisico's die het personeel dat heeft meegedaan aan het bergings- en identificatieproces van de slachtoffers van MH17 heeft gelopen. Er zijn geen significante veiligheidsrisico's geconstateerd.